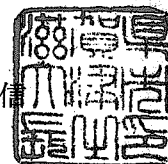




大建広第 28 号
平成 20 年 10 月 29 日

国土交通省道路局長 様

大津市長 目 片



今後の道路行政についての意見・提案について

平成 20 年 9 月 19 日付、国道企第 37 号で依頼のあった標記の件について、別紙様式に従い意見を提出いたします。

今後の道路行政についての意見・提案

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

・ 安定した道路予算の確保について

中長期的な道路整備は、安定した道路予算の確保が前提であり、現在のような道路予算の動向が不明確な状況においては、市町村も長期的な道路整備プランが策定できない。

道路整備は、まず、真に必要な道路予算を十分に確保し、骨格となる国や県の広域幹線道路の整備計画が明確にされて、初めて市町村道の整備計画が策定可能であり、基本となる国幹道の整備計画が明確にされなければ、市町村道の整備計画は策定できるものではない。また、本来、国幹道の整備なくして、根本的な市町村の交通安全対策、渋滞対策などあり得ない。

・ 道路整備の優先度について

道路整備の優先度については、道路財源の効率的な執行の面から当然のことと考える。

しかしながら、多くの課題はあるものの、必要な道路、整備すべき道路というのはあり、こうした効果重視の風潮の中で、ともすれば短期的に整備しやすい箇所に重点が置かれ、たとえば大津と京都市中心部間の交通断面を確保するため必要な（仮称）大津山科バイパスなど都市間道路の整備等については、繰り延べされる傾向が出てくるのではないかと懸念している。

・ 直轄国道の管理について

政府の地方分権改革推進委員会は、現在、国土交通省が整備・管理する 168 路線のうち、人口 30 万人未満の自治体が起終点となっている 73 路線について都道府県へ移管するよう求めているが、こうした道路は、地方相互間の連携や大都市圏を結ぶ地方経済の発展・維持のための要であり、現在の交通量も数万を越える幹線道路が多く見られるので、その判断については地域特性や道路ネットワークの実態を踏まえ慎重な判断をされたい。

- 道路専用道路整備に伴う休憩施設等の整備について

市町村の人口集中部を通過していた国道は、バイパス事業が促進され、各自治体の渋滞対策の要として大変喜んでいるところである。しかしながら、快適な走行を満喫しているドライバーからは、バイパスの多くが自動車専用道路であるため沿道サービス系の店舗がなく、トイレ等の休憩施設の整備が求められるようになっている。

本市においても、地域高規格道路である国道 161 号の整備が順調に進められており、沿線市として率直に感謝するところであるが、当道路が全線整備された時点においては、ドライバーが、名神高速道路を経由して国道 161 号バイパスを利用する場合、行き帰りにわたって大阪・京都府境の桂 P A から本市と高島市境までの間、約 50 数キロに休憩施設が整備されていない状態となる。

こうしたことから、国道管理者である国土交通省におかれても、トイレ等をはじめとする休憩施設の整備に積極的に取り組まれない。

なお、本市としても、当道路において、一体型での道の駅を検討しており、道の駅整備の必要性にご理解をいただき、整備用地の確保など事業化に向けた特段の配慮をお願いしたい。

- 市町村道の整備に対する利用しやすい支援制度の確保

市町村が国等の支援制度を利用する場合は、現在、国庫補助事業、地方道路整備臨時交付金、まちづくり交付金制度の活用が可能である。

地方道路整備臨時交付金やまちづくり交付金制度の創設がされ、従来と比較して利用しやすい制度と考えているが、地方自治体の負担の面から考えると、依然、国庫補助制度が一番有利であり、今後、さらに、より市町村道が利用しやすい支援制度の創設・運用にご配慮をいただきたい。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

本市は、滋賀県下で最大の人口を擁する県都であると共に、名神高速道路、新名神高速道路、国道1号、京滋バイパス、国道161号等の主要幹線道路が集中し、京阪神と中部圏、北陸地方を結ぶ、国土レベルでの幹線交通網の重要な結節点の役割を担っている。

しかしながら、地形的な制約から琵琶湖と山地に挟まれた狭い地域にこれらの主要幹線道路が集中しているため、わが国の経済を支える国土軸と、県都としての社会・経済活動に伴う広域圏レベルの交通、そして33万人市民の日常的な生活に伴う地域レベルの交通が輻輳して集中し、低い道路整備率や幹線道路の交通容量不足も相まって、道路渋滞や生活道路への通過交通の混入が慢性化しており、国家レベルの経済的な損失や環境問題は元より、住宅地や通学路などにおける市民の交通安全の確保にも重大な影響を及ぼしているのが現状である。

しかも、交通が集中する国道1号など主要幹線道路のほとんどは、未だ複数車線化されず2車線道路に留まっている。

さらに、本市は、全国的にみても発生確率が高いと

○課題

1) 国道幹線の整備について

①新名神高速道路の天津以西区間の早期整備

新名神高速道路については、本年2月に亀山～天津間が1年前倒しで供用され、予想を上回る交通量を確保している。

しかしながら、天津以西の天津市～城陽市間25kmと八幡市～高槻市間10kmについては、未だ工事着工が先送りにされている状況にある。

京滋バイパスの活用や現名神高速道路の車線拡幅など進められているが、新名神の供用後、天津以西の渋滞回数は、著しく増加しており、また琵琶湖西岸断層帯地震の危険性等を考えれば、一刻も早い整備が必要である。

② 国道1号の天津市域内の複数車線化並びに（改称）天津山科バイパスの早期整備

天津市域内の国道1号は、そのほとんどが2車線であるが、隣接する天津以東の区域では栗東水口道路等の整備や車線拡幅が進められており、また京都市域においても4車線化が完了していることから、今後、本市域内の区間がボトルネックになることは火を見るよりも明らかである。

特に京滋間の逢坂山区間は、急勾配が連続する地形と東海道方向の交通と湖西方向の交通が集中することも相まって、現状でも日常的に

されている琵琶湖西岸断層帯を起因とする地震災害が懸念されている地域にあり、国土レベル、市民生活レベル双方でのリダンダンシーの確保の点からも危機的な状況にあり、また、幹線道路の車線数の不足は、バス専用レーンが設定できないなど、少子高齢化に対応した安全で使いやすい公共交通の確保、ひいては世界的な温暖化抑制の気運にも水をさす結果となっている。

渋滞している状況にある。災害時のリダンダンシーの確保も含め、現1号の複数車線化と大津・山科間のバイパス整備を早期に実現することが必要である。

③国道161号の整備

国道161号は、湖西地域唯一の地域高規格道路であり、北陸地方と京阪神を結ぶ幹線道路として、また南北に細長い本市における主要幹線道路として重要な役割を担っており、平成17年夏の湖西道路無料化により、当該地域の道路交通事情が劇的に改善されたことについては心から感謝と敬意を表する次第であります。

しかしながら、今後、さらに西大津バイパスや湖西道路真野IC～坂本北IC間の4車線化、志賀バイパスの全線開通、小松拡幅の整備、大津港口の交通安全対策等について、早期の実現が急務である。

④広域連携に必要な国道の整備（国道367号、422号、477号）

若狭地域、伊賀地域、湖東地域と京滋地域を連絡する国道367号、422、477号は、広域的な物流や観光等の観点から重要な路線であるが、狭隘な区間が残されている等の課題が多く、地域間を連絡する広域幹線道路として早期整備が必要である。

2) 主要地方道及び一般県道の整備について

国道以外の主要地方道は、伊香立浜大津線、大津草津線、大津南郷宇治線、大津信楽線など、地域の幹線道路として重要な路線であるが、狭隘区間や交差点の改良が必要な道路が多く、早期の整備が必要であ

る。また、本市域内の県道、荒川蓬萊線、途中志賀線、仰木本堅田線、比叡山線、近江八幡大津線、宇治田原大石東線、南郷桐生草津線についても、狹隘区間が多く地方幹線としての機能が著しく劣っているため、早期整備が必要である。

3) 市道の整備等について

①市域の暮らしを支え、災害時避難活動等を支援する道路整備

本市は、高規格道路や地域高規格道路（名神高速道路、新名神高速道路、湖西道路）の配置には恵まれているものの、交通の要衝に位置しているため、通過交通が多いことや都市計画道路の改良率が低いこと等から、アクセスする幹線道路の渋滞が著しく、十分に活用できない状況にある。

また、本市には、活断層帯である琵琶湖西岸断層帯が存在し、大規模な地震が発生する恐れのある地域である。このため、高規格道路等へのアクセス道路を整備することにより、市民の安全かつ快適な暮らしを支えるとともに、災害時の非難活動等に利用される緊急輸送道路の整備を支援する体制の確立が重要である。こうした観点から、下記の事業が急務となっている。

・高規格道路へのアクセス道路となる市道の整備

近江舞子線（都市計画道路3.4.62号近江舞子線）、
幹1009号線（都市計画道路3.4.21号本堅田真野線）、
幹1013号線（都市計画道路3.4.53号今堅田真野線）、
北3225号線、幹1022号線、
幹1066号線（都市計画道路3.4.18号大石田上桐生線）等

・交通結節点の強化

幹1048号線（都市計画道路3.4.15号石山駅湖岸線）等

・渋滞対策と電線類の地中化

幹1033号線・幹2013号線（都市計画道路3.4.9号馬場皇子が丘線）等

②市道の安全対策の推進

本市域内には、鉄道や高速道路をまたぐ耐震補強が必要な市道橋が12橋あり、平成13年から耐震補強を進め、昨年度末までに8橋完了したが、全橋の補強完了には平成22年度までかかる予定となっている。

また、これらの市道橋の補強を優先的に進めているため、その他の市道橋の耐震補強については、現時点では目途が立っていない。

さらに、今後の市道橋の高寿命化修繕計画策定に伴う点検等を実施する必要もあり、橋梁の管理については大変苦慮しているのが現状である。

なお、歩行者安全対策が必要な中心市街地や通学路等の歩車分離やバリアフリー対策、主要駅における駅前広場の整備やバリアフリー対策、被災時の主要な避難路や救援物資等の搬送のための路線となる道路の改良についても急務となっており、これらの事業を計画的に推進するためには、必要な財源の安定的な確保が不可欠である。

③市街地整備事業の推進

本市では、中心市街地の木造密集市街地の改善を目的とした大津駅西第一土地区画整理事業や副都心に相当する主要駅周辺の土

	地利用の高度化を目指す堅田駅西口土地区画整理事業を施工中で本格化していることから、土地区画整理事業費補助等の財源の確保が必要不可欠である。 また、大津駅周辺にはまだ相当面積の木造密集市街地が存しており、今後、相当長期間にわたって市街地整備事業を順次実施していく予定であることから、これらの事業に安定的に投入する財源の堅持が不可欠である。
--	--

様式③

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指す将来像

・ 国・県・市町村が一体となった効率的な道路整備について

①広域的な事業調整のための仕組みの整備

幹線道路や高速道路インターチェンジの整備効果を高めるためには、これらの事業と連携するアクセス道路や市街地整備、交差点改良、交通安全対策等を、幹線道路や高速道路インターチェンジの事業進捗に併せて計画的に推進することが必要である。

また、(仮称)大津山科バイパスなど県域を跨ぐ計画や事業推進にあたっては、隣接する市町村や他府県との計画調整や事業連携が不可欠である。

しかしながら、市町村レベルでは、これらを実現することは不可能であり、国の適切な指導と必要な体制整備、事業調整を実現するための制度構築など、広域的な事業調整のための仕組みが必要と考える。

また、広域的な道路の整備に伴って必要となる面的な対策（排水路整備等）の財源確保についてもご配慮頂きたい。

②国策レベルの事業の推進のための財源の確保

高速道路インターチェンジとの連絡道路の整備など国土レベルでの幹線道路網に密接に関連する道路事業、有事における国民保護や大震災時の広域的な輸送ルートやリダンダンシーの確保等として重要な道路事業等、国策レベルの事業の推進にあたって

は、地方の自主財源のみでは効果的、効率的な整備が困難であり、国において必要な財源確保をお願いしたい。

また、広域的な道路の整備に伴って必要となる市町村の面的な対策（たとえば排水路整備等）の財源確保についても、適切な措置が必要である。

- ・ 将来の道路整備・管理全般について

- ①市町村道に対する安定的な財源支援

市町村の道路管理延長は、自治体が新たに道路整備を進めるため増加傾向にあるが、国道バイパス等が整備されることにより、既設の国道が県道へ所管換えされ、それに伴って県道が市町村の管理道路となることも多く、このことによる管理延長が自らの道路整備以上のピッチで増加している。

また、市町村が管理する道路の路面損傷についても、近年の自動車交通量の増加や車両の大型化、高性能化に伴い、これまで以上に進行し、さらに市道橋の耐震補強や高寿命化修繕計画策定に伴う点検等、そしてバリアフリー対策など道路管理の高度化も伴って、市道の維持管理費は年々増加している。

一方、車両を所有するユーザーは、道路特定財源制度は見直されたものの、特別に税を納入しているという意識には変わりがなく、そうした国民は、その多くが日常的に市道を利用している。

こうしたことから、市町村道の維持管理に、ユーザーの負担した税金を投入する制度を確保しなければ、地方財政が悪化している自治体の多くは、今後、必要な道路管理が滞り、市民生活は元より経済活動にも重大な影響を及ぼすだけでなく、納税している国民の納税意欲を低下させてしまうことが懸念される。

- ②市町村合併により増加する道路管理費

市町村は、合併等により、地域に大きな地域格差が生じており、これは道路整備・道路管理の面でも同様な状況で、市道とは名ばかりの路肩不備、道路排水施設が未整備等の路線を多く抱えている。

しかしながら、市町村の財政も非常に厳しく、こうした未整備区間の整備計画等さえ策定できないのが現状で、こうしたことから、今後、道路整備だけでなく道路管理に対する国の支援が肝要である。